

Rapportage

Ruimtelijk vraagstuk realiseren nieuwe
busremise

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Nut en noodzaak	4
2.1	Duiding van de behoefte aan een nieuwe busremise	4
2.1.1	Beperkingen van de bestaande busremise	4
2.1.2	Eigendomspositie busremise.....	5
2.2	Conclusie	5
3.	Beschrijving alternatieven	6
3.1	Knuppeldam	6
3.2	Oude brandweerkazerne.....	6
3.3	Bedrijventerrein Melle Grietjespad.....	7
3.4	Veerdam	7
3.5	Huidige locatie.....	8
3.6	Tweede busremise tegenover de huidige locatie	8
4.	Belemmering per alternatief	9
4.1	Knuppeldam	9
4.2	Oude brandweerkazerne.....	10
4.3	Bedrijventerrein Melle Grietjespad.....	10
4.4	Veerdam	10
4.5	Huidige locatie.....	10
4.6	Tweede busremise tegenover de huidige locatie	11
5.	Voor- en nadelen van de alternatieven.....	12
6.	Afweging van de alternatieven.....	14
7.	Financiële onderbouwing	15

1. Inleiding

Op 15 december 2020 heeft de gemeenteraad het plan van aanpak ruimtelijke ontwikkelingen Schiermonnikoog vastgesteld. In dit plan van aanpak staan drie ruimtelijke ontwikkelingen beschreven, waaronder de realisatie van een nieuwe busremise.

In dit rapport wordt eerst een probleemstelling geschetst. Daarna worden verschillende oplossingsmogelijkheden beschreven. Deze mogelijkheden worden vervolgens gewogen aan de hand van voor- en nadelen, belemmeringen en een financiële onderbouwing. Het laatste hoofdstuk bevat een advies over de keuze voor het beste alternatief inclusief eventuele voorwaarden.

De conclusie uit het rapport is niet meteen de definitieve keuze. Via het proces van de enquête en de klankbordgroep, zoals beschreven in het plan van aanpak, kan dit nog veranderen. Uiteindelijk wordt één totale denkrichting opgesteld, waarin de drie ruimtelijke vraagstukken worden gebundeld. Deze totale denkrichting wordt dan via het college aan de raad voorgelegd in een beeldvormende raadsvergadering.

2. Nut en noodzaak

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de achtergrond is van het ruimtelijk vraagstuk. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt hoe concreet de noodzaak is om dit vraagstuk aan te pakken.

2.1 Duiding van de behoefte aan een nieuwe busremise

De behoefte aan een nieuwe busremise komt enerzijds voort uit de beperkingen van de busremise en anderzijds uit de naderende concessie van de provincie Fryslân voor het openbaar vervoer. De provincie gaat over het openbaar vervoer en daarvoor wordt een aanbesteding gehouden waarmee een vervoersmaatschappij voor een bepaalde periode het busvervoer mag verzorgen. Deze beide aspecten kennen ieder hun eigen aanpak. Onderstaand worden ze verder uitgewerkt. Hierbij is aansluiting gezocht bij het raadsbesluit van 17 oktober 2017. Het uitgangspunt is te komen tot een duurzame busremise voor zes elektrische bussen op Schiermonnikoog binnen financiële randvoorwaarden, in eigendom (of erfpacht) van de provincie Fryslân en met maximale aandacht voor duurzaamheid / of duurzame energie.

2.1.1 Beperkingen van de bestaande busremise

De bestaande busremise biedt slechts vier oplaadpunten voor zes bussen, waardoor de bussen niet gelijktijdig kunnen opladen. Bovendien is de remise sterk verouderd en is er bij het buiten parkeren en opladen sprake van overlast van omwonenden. Hierover zijn al meerdere klachten kenbaar gemaakt bij de gemeente.

Het vergt de nodige investering om zorg te dragen dat de busremise voldoet aan de huidige eisen. In hoeverre een dergelijke investering financieel haalbaar is voor de eigenaar is op voorhand moeilijk te zeggen. Daarbij speelt dat het voor de huidige eigenaar onzeker is of deze de nieuwe concessie zal krijgen. Gelet op het grote belang van het openbaar vervoer op Schiermonnikoog is het wenselijk om een toekomstbestendige busremise te hebben.

De huidige busremise staat op korte afstand van aangrenzende huizen. Door de vereniging van Nederlandse gemeenten is een standaardisering van afstanden voor bedrijven en dergelijke tot nabij gelegen woningen opgesteld die moet worden meegewogen bij ruimtelijke afwegingen. Op basis van deze landelijke norm geldt voor een busremise met werkplaats en bussen aangedreven door fossiele brandstoffen in beginsel een afstand van 100 meter tot nabij gelegen woningen. Het aspect geluid speelt hierbij de belangrijkste rol. Hierbij moet worden vermeld dat deze norm een richtlijn is en mede afhankelijk is van de soort geluidsbron. Een elektrische bus maakt minder lawaai dan een bus die traditioneel is aangedreven. Verder kunnen ook andere aspecten een rol spelen, bijvoorbeeld geluidwerende maatregelen en dergelijke. Op basis van deze aspecten kan worden beoordeeld dat de feitelijke afstand korter kan zijn dan de algemene richtafstand. Voor elektrische bussen die binnen worden opgeladen is een afstand bepaald van circa 30 meter.

Gelet op de korte afstand tot de woningen, circa 10-15 meter, en de bekende klachten over geluidsoverlast biedt dit voldoende aanleiding om aan te nemen dat de bestaande busremise de

nodige ruimtelijke beperkingen kent voor de omgeving. Te meer ook omdat niet alle bussen kunnen worden opgeladen.

2.1.2 Eigendomspositie busremise

Arriva verzorgt het openbaar vervoer en is eigenaar van de bestaande busremise op Schiermonnikoog. Voor de provincie Fryslân is dit een onwenselijke situatie, omdat dit een voorrangspositie voor Arriva oplevert bij de aanstaande concessie. Dit is voor de provincie aanleiding geweest om het toenmalige college van B&W in 2016 te vragen of zij wil meewerken aan de realisatie van een nieuwe busremise. Hierop is destijds positief gereageerd door het college. Hiermee heeft het college van Schiermonnikoog destijds aangegeven medewerking te willen verlenen aan een nieuwe busremise. Dit is op 17 oktober 2017 door de gemeenteraad bevestigd.

2.2 Conclusie

Voor de bestaande busremise geldt dat deze op basis van ruimtelijke afwegingen de nodige belemmeringen kent. Verder is al eerder aan de provincie Fryslân de bereidheid uitgesproken om de realisering van een nieuwe busremise te verkennen. Op basis van deze aspecten moet worden geconcludeerd dat het verder verkennen van oplossingen voor dit vraagstuk een logische stap is. De probleemanalyse kan als volgt worden samengevat:

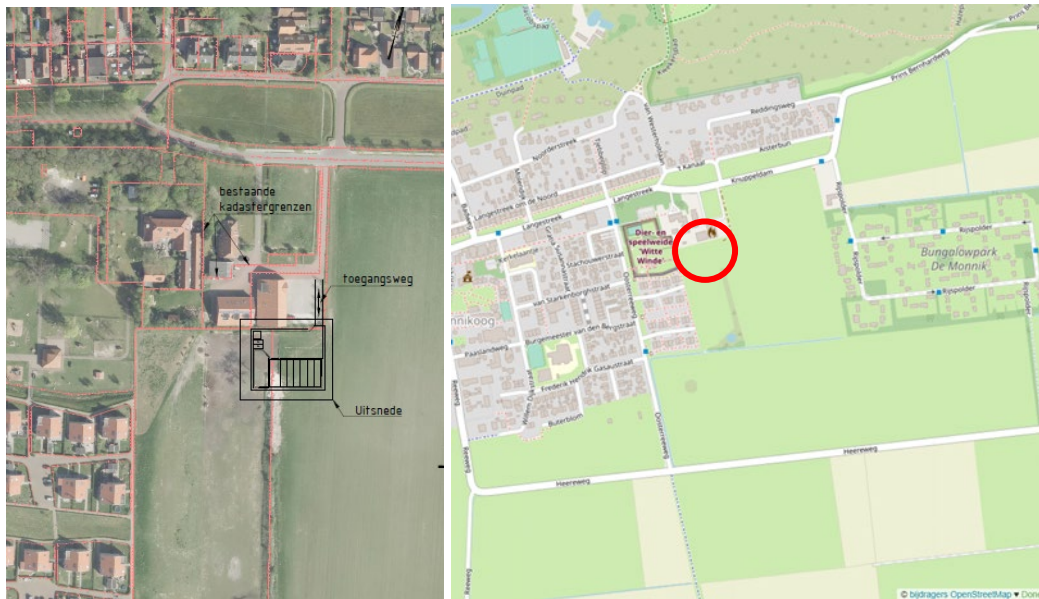
Het uitgangspunt is te komen tot een duurzame busremise voor zes elektrische bussen op Schiermonnikoog binnen financiële randvoorwaarden, in eigendom (of erfpacht) van de provincie Fryslân en met maximale aandacht voor duurzaamheid / of duurzame energie.

3. Beschrijving alternatieven

In dit hoofdstuk worden verschillende alternatieve oplossingsrichtingen beschreven die een mogelijk oplossing kunnen bieden voor de probleemanalyse, zoals deze is vastgelegd in het vorige hoofdstuk. Voor deze alternatieven geldt dat deze in willekeurige volgorde zijn benoemd. Dit betekent dat hieruit op voorhand geen conclusie kan worden getrokken voor het meest wenselijke alternatief.

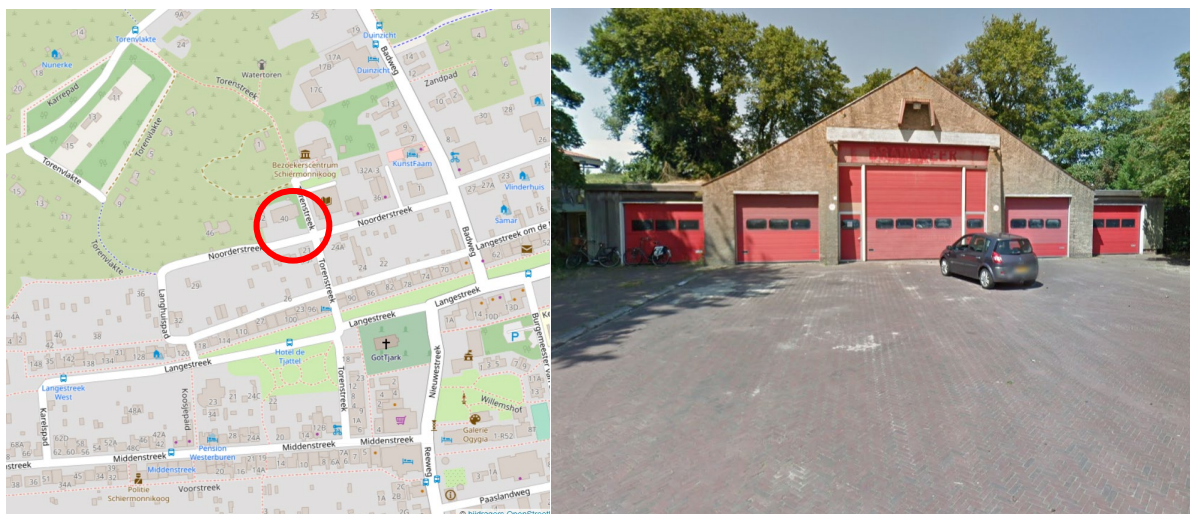
3.1 Knuppeldam

Dit betreft de locatie aan de Knuppeldam aan de achterzijde van de nieuwe brandweerkazerne.



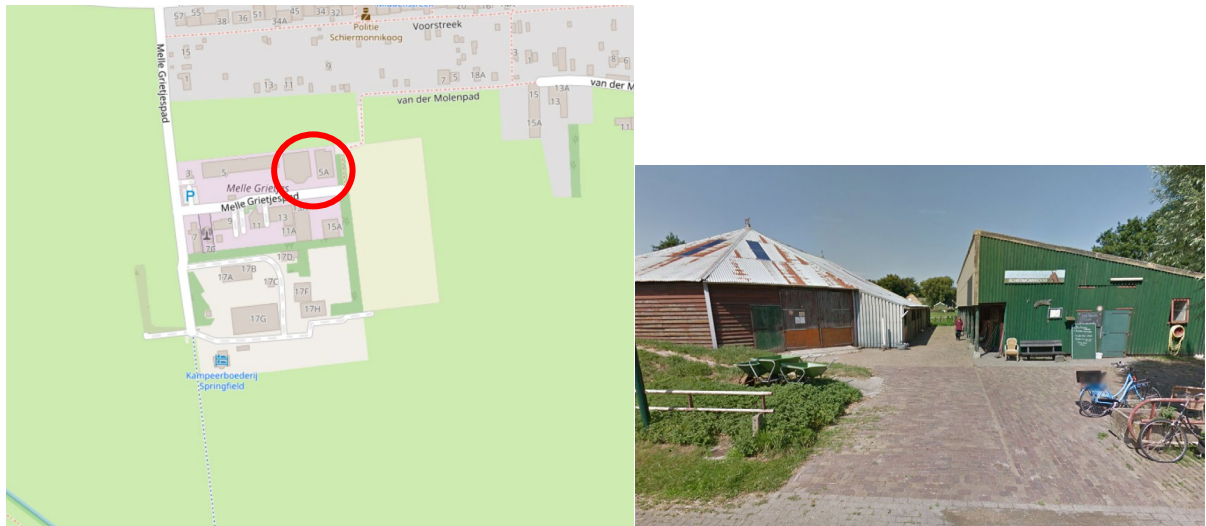
3.2 Oude brandweerkazerne

Deze locatie is gelegen aan de Noorderstreek 40.



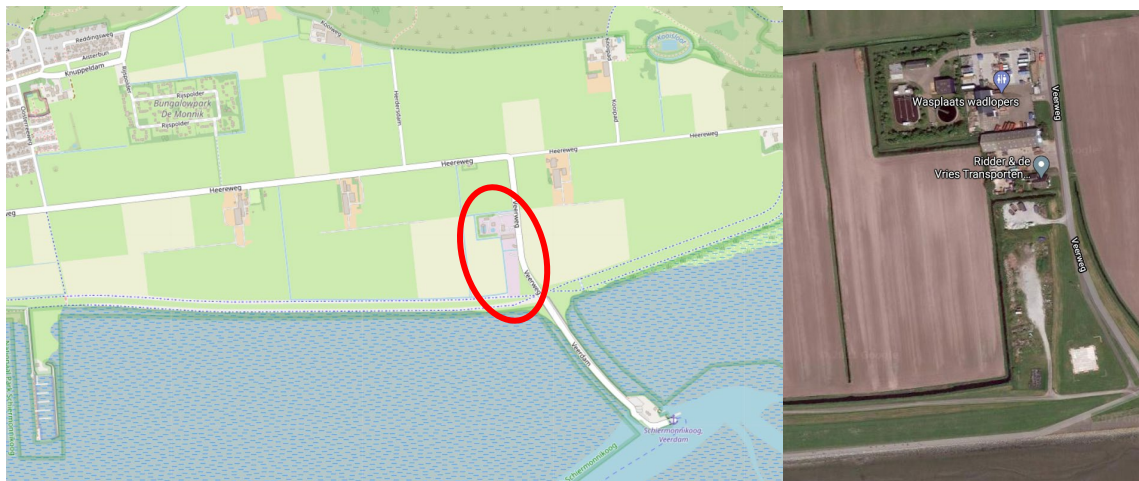
3.3 Bedrijventerrein Melle Grietjespad

Dit betreft de locatie van de voormalige manege aan het Melle Grietjespad 5A.



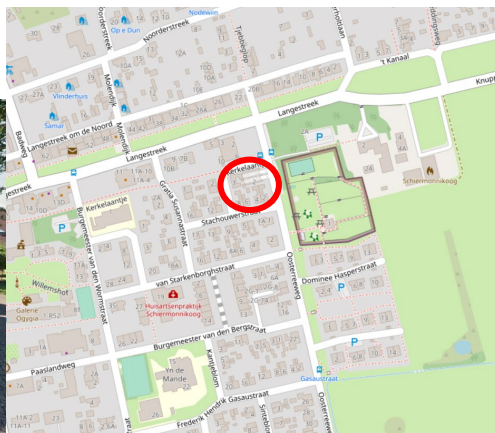
3.4 Veerdam

Voor deze oplossingsrichting moet worden gekeken naar een geschikte locatie nabij de veerdam. Dit betreft een uitgebreider zoekgebied nabij het bedrijventerrein.



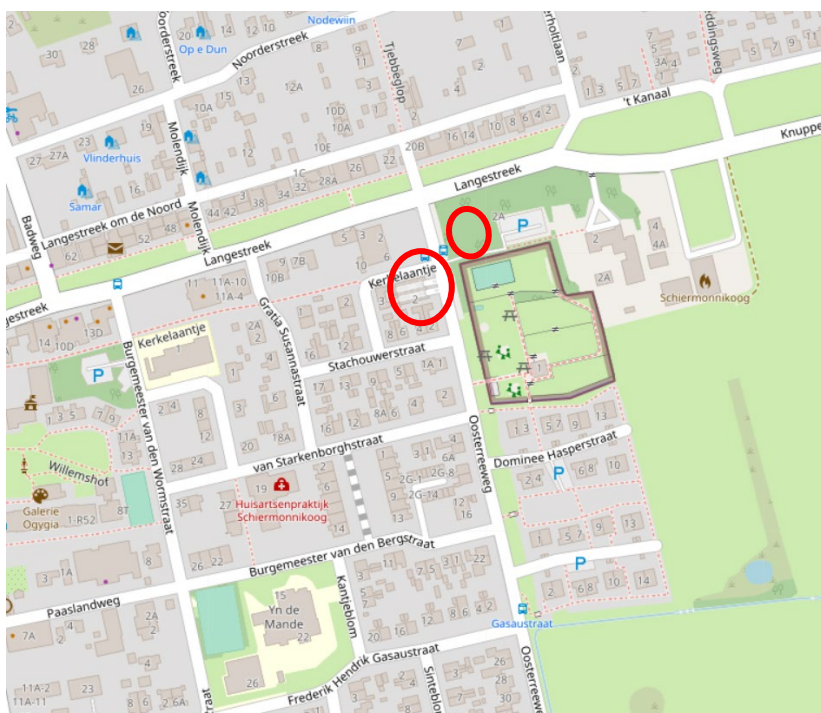
3.5 Huidige locatie

De bestaande busremise is gevestigd aan de Oosterreeweg 2.



3.6 Tweede busremise tegenover de huidige locatie

Voor deze oplossingsrichting blijft de bestaande busremise bestaan en wordt daarnaast een tweede busremise gerealiseerd tegenover de huidige locatie. Op onderstaand kaartje zijn beide locaties weergegeven.



4. Belemmering per alternatief

In dit hoofdstuk worden de belemmeringen beschreven die bij de oplossingsrichtingen uit het vorige hoofdstuk horen. Belemmeringen kunnen op verschillende aspecten zien. Gedacht kan worden aan ruimtelijke belemmeringen, zoals afstanden tot woningen, en dergelijke. Ook eigendomsposities kunnen als belemmering een rol spelen. Er is bewust niet gekeken naar de bestemming, omdat voor alle alternatieven geldt dat een bestemmingsplan procedure moet worden gevoerd. Belemmeringen worden kort en bondig beschreven.

4.1 Knuppeldam

De locatie achter de brandweerkazerne grenst op relatief korte afstand van de geplande woningbouwlocatie Plan Oost. Onderstaande schets geeft dit weer.



Voor het realiseren van de busremise moeten mogelijk concessies worden gedaan aan het woningbouwplan Oost. Voor een busremise gelden afstandsnormen die moeten worden aangehouden. In hoofdstuk 2 is hierover al enige uitleg gegeven. Hoe groot deze afstand minimaal moet worden is mede afhankelijk van eventuele maatregelen, zoals bijvoorbeeld een geluidswal in passen in het landschap en dergelijke. Zonder specifieke uitwerking is niet op voorhand aan te geven welke concrete afstand voor de busremise in dit geval minimaal moet worden aangehouden. De te realiseren woningen in dit plan krijgen te maken met uitzicht op de busremise.

Deze gronden zijn al in eigendom van de gemeente. Het vestigen van de busremise op de locatie leidt tot meer verkeer over Oosterreeweg en de Knuppeldam. Tevens moet de infrastructuur van de Knuppeldam worden aangepast. Denk hierbij aan het aanpassen van de bocht, het kappen van bomen, verplaatsen van de halte en dergelijke.

4.2 Oude brandweerkazerne

De voormalige brandweerkazerne is in eigendom van de gemeente, waardoor herontwikkeling op dat punt uitvoerbaar is. Echter, eerder is al besloten dat de gemeente het pand in eigendom wil houden en er een andere bestemming aan wil geven. Het huidige pand moet dan worden afgebroken en er moet een nieuw gebouw voor terugkomen. Verschillende stichtingen en verenigingen maken gebruik van het pand voor opslag van spullen.

De Noorderstreek is een smalle straat, waar de infrastructuur zich niet leent voor veelvuldig dagelijks verkeer door bussen. Hiervoor zullen maatregelen moeten worden genomen.

Deze locatie is eveneens gelegen op korte afstand van nabij gelegen woningen. Het treffen van geluidwerende maatregelen is voor deze locatie moeizaam te verwezenlijken gelet op de ligging tegen de natuur en het beschermd dorpsgezicht.

4.3 Bedrijventerrein Melle Grietjespad

Er gaat ruimte verloren die kan worden ingevuld voor de vestiging van andere bedrijven.

Uitgaande van de bestaande infrastructuur betekent dit dat de bussen zich moeten verplaatsen via het Melle Grietjespad. Dit betekent een toename van verkeersbewegingen over deze weg én over de Middenstreek, waarbij moet worden vermeld dat voor de Middenstreek al (te) veel verkeershinder wordt ervaren. Dit zal dan toenemen. Uitgaande van de bestaande infrastructuur is deze locatie niet geschikt voor realisatie van een busremise. Hiervoor zullen maatregelen moeten worden genomen, of in de bestaande structuur of in nieuwe structuren. In de rapportage voor het vraagstuk verkeerssituatie dorp wordt dit verder uitgewerkt.

4.4 Veerdam

Een nieuwe busremise kan bij het bestaande bedrijventerrein aan de Veerweg worden gerealiseerd. Voor deze oplossingsrichting moeten gronden of ruimte worden aangekocht.

Het betekent tevens dat de bussen meer kilometers moeten maken zonder passagiers te vervoeren. De bussen moeten eerst leeg naar het dorp voor het startpunt en dan naar de Veerdam en weer terug, vervolgens rijden ze weer leeg naar de Veerdam. Deze locatie brengt met zich mee dat de buschauffeurs niet makkelijk lopend of per fiets op hun werk zijn, waardoor kans op toename van het gebruik van auto's bestaat. Deze ontwikkeling past niet in het beeld van een autoluw eiland.

4.5 Huidige locatie

Op de huidige locatie wordt door omwonenden overlast ervaren, waardoor dit geen wenselijke situatie is. Voor de lange termijn kan deze locatie daarom niet in gebruik blijven als busremise, de gewenste omvang voor het stallen van zes bussen kan hier fysiek niet gerealiseerd worden.

De locatie is in eigendom van Arriva, hierover heeft de provincie in 2016 al aangegeven dat ze wil beschikken over een eigen busremise. Hierop is eerder al door zowel het college als de gemeenteraad positief op gereageerd.

4.6 Tweede busremise tegenover de huidige locatie

Voor deze oplossingsrichting geldt dat de huidige locatie in stand blijft. In de bovenstaande paragraaf is al aangegeven dat hieraan alleen al veel bezwaren kleven. Daarnaast is een tweede busremise niet wenselijk, omdat dan op twee locaties geïnvesteed moet worden. Eerst zal de huidige locatie moeten worden aangekocht en vervolgens zal de tweede locatie moeten worden aangekocht en worden ontwikkeld. Hieraan kleven financiële belemmeringen.

Daarnaast is het vanuit planologisch overwegingen wenselijk om dergelijke functies op één locatie te realiseren in verband met het inrichten van de openbare ruimte en milieutechnische aspecten.

5. Voor- en nadelen van de alternatieven

Knuppeldam

Voordelen	Nadelen
Grond is al in eigendom van de gemeente	Ligging ten opzichte van woningbouwlocatie Plan Oost ivm geluid
Past binnen eerdere besluitvorming	Bestemming moet gewijzigd worden
	Meer verkeer op Oosterreeweg en Knuppeldam
	Knuppeldam moet worden aangepast

Oude brandweerkazerne

Voordelen	Nadelen
Locatie is al in eigendom van de gemeente	Dichtbij bestaande woningen
	Infrastructuur leent zich niet voor bussen
	Andere plannen voor dit gebouw Bestemming moet gewijzigd worden

Bedrijventerrein Melle Grietjespad

Voordelen	Nadelen
Locatie is al in eigendom van de gemeente	Gaat ten koste van ruimte voor andere bedrijven
Afstand tot woningen is groot	Toename verkeer over de Middenstreek
	Infrastructuur Melle Grietjespad moet worden aangepast of er moet nieuwe infrastructuur worden aangelegd

Veerdam

Voordelen	Nadelen
Afstand tot woningen is groot	Grond of ruimte moet worden aangekocht
	Grote woon-werk afstand voor buschauffeurs
	Bestemming moet gewijzigd worden
	Ver gelegen van start-en eindpunt van de bus, waardoor de bussen meer kilometers moeten maken

Huidige locatie

Voordelen	Nadelen
Is makkelijk inzetbaar	Eigendom van Arriva
	Te dicht op woningen geeft overlast
	Te klein
	Overlast van huidige locatie blijft bestaan

Tweede busremise tegenover de huidige locatie

Voordelen	Nadelen
Makkelijk inzetbaar en bekend terrein	Overlast van huidige locatie blijft bestaan
	Verspreide vestiging is niet wenselijk
	Bestemming moet gewijzigd worden

6. Afweging van de alternatieven

Knuppeldam

Deze locatie biedt de nodige ruimte om een busremise te kunnen realiseren. Wel moet daarbij zorg worden besteed aan de inpassing ten opzichte van de woningbouwlocatie Plan Oost. Daarbij moet aandacht zijn voor voldoende afstand en maatregelen om te voorkomen dat geluidsoverlast gaat ontstaan. De gronden zijn al in eigendom van gemeente.

Oude brandweerkazerne

Voor deze locatie geldt dat de kans aannemelijk is dat soortgelijke geluidklachten zullen ontstaan als op de huidige locatie. Daarnaast leent de infrastructuur ter plaatse zich ook niet voor vestiging. Er is geen fysieke ruimte aanwezig om de infrastructuur te verruimen.

Bedrijventerrein Melle Grietjespad

De locatie van de voormalige manege biedt fysiek de nodige ruimte voor een busremise, bovendien is deze al in eigendom van de gemeente. In essentie past een busremise prima thuis op een bedrijventerrein. Nadelig aan deze optie is dat een aanpassing van de ontsluiting van het Melle Grietjespad moet plaatsvinden, omdat de toegangsweg te smal is voor het busverkeer. Hiervoor zullen maatregelen moeten worden genomen, of in de bestaande structuur of in nieuwe structuren. In de rapportage voor het vraagstuk verkeerssituatie dorp wordt dit verder uitgewerkt.

Veerdam

Een busremise bij het bedrijventerrein aan de Veerweg is planologisch goed in te passen. Afstand tot woningen is groot genoeg en het is goed landschappelijk in te passen. Nadelig is dat grond moet worden aangekocht. Tevens betekent dit dat extra kilometers door de bussen moeten worden gemaakt, omdat het start- en eindpunt zich in het dorp bevinden.

Huidige locatie

Deze optie houdt de bestaande problematiek in stand. Dat is niet wenselijk, zoals geconcludeerd in hoofdstuk 2.

Tweede busremise tegenover de huidige locatie

Deze optie houdt de bestaande problematiek in stand. Dat is niet wenselijk, zoals geconcludeerd in hoofdstuk 2. Bovendien komen hiermee parkeerplaatsen te vervallen.

7. Financiële onderbouwing

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen aangegeven welke financiële consequenties verbonden zijn aan de realisering van de oplossingsrichtingen uit hoofdstuk 6. Het gaat hierbij alleen om de kosten die voor rekening komen van de gemeente. Kosten voor het bouwen en eventueel slopen worden hierbij niet meegenomen, omdat die voor rekening van de provincie komen.

Voor de aanpassing / aanleg van de infrastructuur wordt een vast prijs per strekkende m¹ gehanteerd bij deze alternatieven. Deze is bij benadering opgesteld, waarbij geen rekening is gehouden met eventuele bijkomende kosten die afhankelijk zijn van de locatie. Deze richtprijs is gesteld op circa € 1.200,-. Hierbij is uitgegaan van kengetallen voor een gemiddelde doorgaande woonstraat.

De betreffende bedragen gelden zijn een benadering op hoofdlijn. Hierbij moet worden meegewogen dat met het ontbreken van specifieke en gedetailleerde tekeningen geen exacte doorrekening is te maken in dit stadium. Bij een eventuele uitwerking van een specifieke oplossingsrichting kunnen de bedragen afwijken van hetgeen is vermeld in deze rapportage.

Knuppeldam

Voor deze locatie geldt dat de gemeente kosten moet maken voor aanpassing van de infrastructuur. Het gaat hierbij om een lengte van circa 200 meter. De globale kosten hiervoor komen op circa € 240.000,-.

Oude brandweerkazerne

Geen kosten voor de gemeente.

Bedrijventerrein Melle Grietjespad

Voor deze locatie geldt dat de gemeente kosten moet maken voor aanpassing van de infrastructuur. Hierbij zijn meerdere alternatieven denkbaar om te zorgen voor een goede ontsluiting. Onderstaand worden de verschillende opties weergegeven.

Aanpassing Melle Grietjespad

Het gaat hierbij om een lengte van circa 200 meter. De globale kosten hiervoor komen op circa € 240.000,-.

Nieuwe ontsluitingsweg naar Reeweg

Het gaat hierbij om een lengte van circa 350 meter. De globale kosten hiervoor komen op circa € 420.000,-. Daarnaast moeten kosten worden gemaakt voor de aankoop van de gronden. Hiervan is zonder taxatie geen globale schatting van te maken.

Nieuwe ontsluitingsweg richting zeedijk

Het gaat hierbij om een lengte van circa 750 meter. De globale kosten hiervoor komen op circa € 900.000,- . Daarnaast moeten kosten worden gemaakt voor de aankoop van de gronden. Hiervan is zonder taxatie geen globale schatting van te maken.

Veerdam

Het gaat hierbij om een lengte van circa 150 meter. De globale kosten hiervoor komen op circa € 180.000,- . Hierbij moet worden opgemerkt dat de prijs niet gelijk te beschouwen is met die van een woonstraat, maar dat rekening moet worden gehouden met andere kosten. Vooralsnog wordt ook voor deze variant dezelfde prijs aangehouden in deze fase. Daarnaast moeten kosten worden gemaakt voor de aankoop van gronden of ruimte. Hiervan is zonder taxatie geen globale schatting van te maken.

Huidige locatie

Geen kosten voor de gemeente.

Tweede busremise tegenover de huidige locatie

Geen kosten voor de gemeente.